

**GREENPEACE**



Levegő Munkacsoport

Budapest, 2021. május 25.

**Dr. Palkovics László**  
**innovációs és technológiai miniszter**  
**Innovációs és Technológiai Minisztérium**  
1011 Budapest, Fő utca 44-50.

**Tárgy:** 2021 a vasút európai éve és annak gyakorlati megvalósítása – a nemzetközi utasszállítás vasútra terelése

**Tisztelt Palkovics László Miniszter Úr!**

Közlekedési miniszterként június 3-án Ön is részt vesz a vasúti utazás jövőjének megvitatásán az Európai Unió Közlekedési Tanácsában. 2021 a vasút európai éve, ami egyedülálló lehetőséget kínál az Unió és a tagállamok számára, hogy növeljék a vasúti közlekedés szerepét a nemzetközi személyszállításban.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség szerint<sup>1</sup> a távolsági motorizált személyszállítás legfenntarthatóbb módja a vasúti közlekedés. Ezért is fontos, hogy Európa polgárai az utazási mód megválasztásánál a vonattal való közlekedést részesítsék előnyben. Kérjük, tegyék lehetővé, hogy ez valóban így legyen. Európának a személyszállításban nemzetközi távolsági vasúti szolgáltatások kiterjedt hálózatára van szüksége, sűrű és ütemes nappali, valamint nagyobb távolságokon közlekedő éjszakai vonatokkal.

A témában végzett közvélemény-kutatás<sup>2</sup> bizonyítja, hogy Európában az emberek hajlandóak a repülés helyett a vasúti közlekedést választani, még a nemzetközi utazások során is. Az Ön felelőssége is, hogy ehhez megfelelő feltételek álljanak rendelkezésre: jól szervezett vonatkapcsolatok, optimális utazási idő, tisztességes árak, egyszerű jegyvásárlási lehetőségek és az utasok jogainak védelme. Ehhez ki kell alakítani a vasúti közlekedés megfelelő piaci feltételeit, hogy az fel tudja venni a versenyt a légitársaságokkal és a közúti közlekedéssel.

---

<sup>1</sup> <https://www.eea.europa.eu/highlights/motorised-transport-train-plane-road>

<sup>2</sup> <https://germanwatch.org/en/20045>

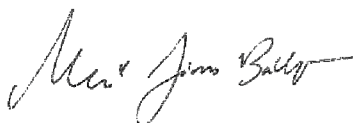
Időközi jelentésében<sup>3</sup> a Nemzetközi Vasúti Személyszállítási Platform (International Passenger Rail Platform) számos kihívásra hívja fel a figyelmet az ügyfélélmény, a digitalizáció, a szolgáltatások, az infrastruktúra és a különböző szabályozások tekintetében. Azonban olyan további fontos elemek hiányoznak a jelentésből, mint az egyenlőtlen versenyfeltételek a közlekedési módok között és a konkrét megoldások.

**Ahhoz, hogy a vasút európai éve sikeres kezdeményezés legyen, az európai kormányoknak meg kell vitatniuk és támogatniuk kell a következő intézkedéseket a Közlekedési Tanács ülésén:**

- 1) Legalább 30 új Europe Express vonat és éjszakai járat indítása 2021 és 2025 között, valamint rövid távú szolgáltatásfejlesztések egy megfelelő európai menetrend kialakítása érdekében.
- 2) Interoperabilis gördülőállományt és hálókocsi-készletet finanszírozó program bevezetése.
- 3) A vasúttársaságok kötelezése a valós idejű jegyértékesítési adatmegosztásra.
- 4) A nemzetközi járatok pályahasználati díjainak csökkentése, valamint a légit közlekedés támogatásainak és a rövid távolságú légitjáratoknak a felszámolása.
- 5) Az infrastruktúra fejlesztése és elmaradottságainak felszámolása közösségi és tagállami források felhasználásával.

Összehangolt és határozott politikai fellépés nélkül a vasút európai éve sem tudja számottevően felvirágoztatni az európai vasúti közlekedést éppen akkor, amikor a legnagyobb szükség lenne rá. A sokéves elhanyagoltság után itt az ideje befektetni ebbe a fényes jövővel kecsegtető iparágba.

Üdvözlettel:



Mező János Bálint  
ügyvezető igazgató  
Greenpeace Magyarország



Lukács András  
elnök  
Levegő Munkacsoport

Levegő Munkacsoport, 1085 Budapest, Üllői út 18., [levego@levego.hu](mailto:levego@levego.hu)

Greenpeace Magyarország Egyesület, 1143 Budapest, Zászlós utca 54., [info.hungary@greenpeace.org](mailto:info.hungary@greenpeace.org)

---

<sup>3</sup> <https://www.government.nl/documents/reports/2021/03/29/report-of-the-platform-on-international-rail-passenger-transport>

## **MELLÉKLET**

### **1) Legalább 30 új Europe Express vonat és éjszakai járat indítása 2021 és 2025 között, valamint rövid távú szolgáltatásfejlesztések egy megfelelő európai menetrend kialakítása érdekében.**

*2021-től:*

- A kormányok kötelezzék el magukat 30 új nemzetközi nappali és éjszakai vonat indítására 2021 és 2025 között a meglévő infrastruktúrán, valamint arra, hogy a jelenlegi járatokat sűrítik és gyorsítják.
- A kormányok hozzanak létre egy munkacsoportot az Európai Vasúti Hivatal, a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok közreműködésével egy ütemes „Europatakt” európai menetrend és egy 2030-as menetrend-jövőkép kialakítására és a hálózat működését koordináló állandó európai testület alapjainak kidolgozására.
- Biztosítsanak állami forrásokat a pénzügyi szempontból életképtelen vonalszakaszokra, határokon átnyúló közszolgáltatási kötelezettségek ellátására és kezdőtőke-finanszírozásra.

*Miért?*

Sok európai nagyváros között hiányzik a megfelelő vasúti összeköttetés. Vagy nincs is vonatkapcsolat, vagy túl sok az átszállás, vagy nagyon ritkán indulnak vonatok. A *Trans Europ Express 2.0* kezdeményezés csak néhány összeköttetésre összpontosít, és nem is garantálja azok tényleges üzemeltetését, az Európai Bizottság pedig csak 15 kísérleti projektet tervez 2030-ig. A nappali és éjszakai vonatok átfogó európai hálózatának közös jövőképe meg fogja könnyíteni a kapacitástervezést, és segít azonosítani a szolgáltatási hiányosságokat.

### **2) Interoperábilis gördülőállományt és hálókocsi-készletet finanszírozó program bevezetése.**

*2021-től:*

- A kormányok tegyék az Európai Bizottság feladatává egy finanszírozási program elindítását az interoperábilis gördülőállomány és hálókocsi-készlet kialakítására. Az ehhez szükséges forrásokat a légiközlekedési támogatások megszüntetése és a Helyreállítási Alap biztosíthatja.

*Miért?*

A nemzetközi vonalak gördülőállományának felszerelése különféle biztonsági és jelzőrendszerekkel mintegy 40%-kal növeli a költségeket. Az egységes európai jelző- és sebességszabályozó rendszer (ERTMS) bevezetése és a harmonizáció még évtizedekig tarthat. Az interoperábilis gördülőállomány többletköltsége és a hálókocsihiány a fő akadálya új vonatok elindításának. Egy ilyen projekt számos fenntartható munkahely megteremtésével járul hozzá a zöld és igazságos helyreállításhoz.

### 3) A vasúttársaságok kötelezése a valós idejű jegyértékesítési adatmegosztásra.

2021-től:

- A kormányok tegyék az Európai Bizottság feladatává egy vasúti jegyértékesítési szabályozás kidolgozását, amely lehetővé teszi az utasok számára, hogy a teljes utazásra kereshessenek és egyetlen kattintással foglalhassanak vasúti jegyet Európában bárhová, akár 9-12 hónapra előre úgy, hogy a teljes út során érvényesüljön az utasok jogainak védelme.

*Miért?*

A különféle vasúti szolgáltatóktól származó információk integrálása technikailag lehetséges, de sok vasúttársaság nem osztja meg a szükséges adatokat és a jegyértékesítési jogokat, és nem árusít átszállójegyet, bár az ágazat már évekkal ezelőtt megígérte, hogy megoldja ezt a problémát.

### 4) A nemzetközi járatok pályahasználati díjainak csökkentése, valamint a légiközlekedés támogatásainak és a rövid távolságú légijáratoknak a felszámolása.

2021-től:

- A tagállamoknak vállalniuk kell a nemzetközi, köztük az éjszakai vonatok pályahasználati díjának a közvetlen költségszintre csökkentését. Az országoknak már most is élniük kellene meglévő lehetőségükkel a pályahasználati díj közvetlen költségszintre csökkentésére és az egyéb infrastrukturális költségek költségvetési fedezésére. A kormányoknak meg kell állapodniuk a légiközlekedés támogatásainak megszüntetésében és a rövid távú nemzetközi és belföldi járatok betiltásában ott, ahol jár éjszakai vagy megfelelő nappali vonat.

*Miért?*

Számos kormány nemcsak az infrastruktúra használatának közvetlen költségeit fizetteti meg, hanem emellett magas felárat is felszámít – néha kifejezetten a nemzetközi vonatokra. Minél nagyobb a megtett távolság, annál magasabbak a költségek. Az uniós szabályozás már most megengedi a tagállamoknak a pályahasználati díjak rugalmas megállapítását, ehhez tehát nem kell uniós jogszabályt módosítani. A légitársaságok által élvezett adókedvezmények és támogatások teszik kevésbé vonzóvá a vonattal való utazást. A húsz legforgalmasabb európai légi útvonal közül tíz hat órán belül megtehető vonattal is.<sup>4</sup>

### 5) Az infrastruktúra fejlesztése és elmaradottságainak felszámolása közösségi és tagállami források felhasználásával.

2021-től:

- A tagállamoknak támogatniuk kell a vasúti infrastruktúra korszerűsítésére irányuló európai beruházások növelését, és fel kell kérniük a Bizottságot, hogy évente készítsen jelentést a vasúti infrastruktúra-projektekre szánt uniós közlekedési támogatás összegéről

<sup>4</sup> <https://twitter.com/EuropeOnRail/status/1387096387305738244/photo/1>

és részarányáról. Meg kell állapodniuk abban is, hogy a tagállamok a helyreállítási és kohéziós támogatásokból nagyobb részt fordítanak határokon átnyúló vasúti projektekre, és évente jelentést tesznek az előrehaladásról az Európai Bizottságnak.

*Miért?*

A nemzeti és uniós költségvetés nem biztosít elegendő forrást a vasúti infrastruktúrára. A villamosítás, az ERTMS bevezetése, a csomópontok és a legfontosabb folyosók kapacitásának növelése, valamint a hiányzó összeköttetések megteremtése mind kulcsfontosságú egy olyan infrastruktúra megteremtéséhez, mely felvirágoztatja a vasúti közlekedést.